

第11回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年5月17日(月) 16:00～17:30

場所：国土交通省4階省議室

テーマ：大都市の交通

有識者：

八方 隆邦 氏 (社)日本民営鉄道協会運輸委員会委員、東京急行電鉄(株)取締役副社長・
執行役員鉄道事業本部長

三浦 宏喜 氏 (社)全国乗用自動車連合会 副会長・経営委員長、毎日タクシー(株)
代表取締役

山崎 福寿 氏 上智大学経済学部 教授

残間 里江子 氏 プロデューサー、(株)キャンディッド・コミュニケーションズ代表取締役会長

主な御意見：

- ・ 混雑緩和の取組みとして、複々線化の他、オフピーク通勤の促進としての早起き応援キャンペーンなどを実施した結果、混雑率が着実に下がっている。ハード面の再整備とあわせコストがかからないソフト面の取組みも必要。
- ・ 公共交通利用促進のためには、利便性向上や安心・安全の向上に向けた各種整備や取組みが必要である。それには、設備投資を推進していくためのインセンティブが働くような仕組みが必須。
- ・ 交通基本法の制定については、制度に財源がついてくるのであれば賛成。
- ・ 混雑料金制度は、IC乗車券システムを活用することも考えられるが、ある時間帯で値上げをしたらある時間帯で値下げをすることになり、総収入の減少につながる恐れがある。また現行制度だと、総括原価方式による認可制のため、時間帯で運賃を設定することなどに課題がある。混雑時に値上げすることに対して利用者の理解を得るのは難しい。

- ・ 個別輸送、面的輸送に対応できる唯一の交通機関がタクシーであり、公共交通機関としての意義・位置づけを明確にすべき。タクシーを含む公共交通機関が事業継続できる環境整備が不可欠である。このため、「公助」は公共交通機関の維持充実を目的に関係省庁間で調整した整合性ある制度によるべきであり、また、移動に伴う安全確保義務は業態にかかわらず同等に規制すべき。タクシーのユニバーサル化や環境対策の促進には、国の支援が必要。あらゆるニーズに24時間いつでも対応できるタクシーの維持・活性化が地域の足を確保するために重要であり、さらに、交通網の充実には大量輸送機関だけではなく、個別輸送機関との連携強化が必要。
- ・ 大都市圏への人口移動と実質GDP成長率には因果関係があるとの仮説があり、都市の容積率規制を緩和し、都市の集積化を図るべき。都市の集積化により、副作用として混雑現象が発生し、それによって社会的損失が発生する。そこで、推定される社会的損失を混雑料金として課金する仕組みを導入し、新たな財源とすべき。
- ・ 交通弱者の方に交通サービスの良い都会に住んでもらう方が効率的という考え方もある。
- ・ 都市鉄道では、混雑料金制度を導入して通勤時間の分散化を図った方がよい。また、通勤手当を払っている会社への働きかけも重要。とりあえずやってみないとわからない。
- ・ 中間整理では常套句が多く使われており、印象に残りづらい。正論を言っているが、国民に対して普遍的すぎる。全てを網羅する印象があり、そうなる就非常にお金がかかる。結果として絵に描いた餅になる事が危惧される。具体的なところについて、バランスの取れたプログラム・メニューを考えて頂きたい。
- ・ 国民のニーズや世の中の価値観等を見た上で法案を出すタイミングを判断すべき。
- ・ 車社会を否定しているように見える。我が国のものづくりの基幹である自動車産業にも配慮した方がいいのではないか。表現も改善した方が良い。
- ・ マスコミは都会を中心とした報道をするため、地方にスポットライトが当たらず、国民が関心を持たないということでは問題。むしろ地方に特化した内容にすれば分かりやすいのではないか。

- ・ 年を取ればみんな移動について考えるようになるといった、もっと普遍的な内容であるべき。移動というプロセスにのみ話が偏っているので、買い物といった目的も視野に入れたらより説得力がある。誰にでも関係があるということを強調すべき。 以上